

A BIZOTTSÁG (EU) 2015/310 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE
(2015. február 26.)

az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról szóló 29/2009/EK rendelet módosításáról és a 441/2014/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (átjárhatósági rendelet) ⁽¹⁾ és különösen annak 3. cikke (1) és (5) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 29/2009/EK bizottsági rendelet ⁽²⁾ megállapítja a két pont közötti, levegő-föld adatkommunikációra épülő adatkapcsolat-szolgáltatások összehangolt bevezetéséhez szükséges követelményeket.
- (2) Léginavigációs szolgáltatók és üzemeltetők technikai problémákat jelentettek a 29/2009/EK rendelet alkalmazása során; különösen az adatkapcsolat-szolgáltatások („DLS”) működtetéséhez szükséges levegő-föld adatkapcsolat *provider abort* néven ismert megszakadásait („PA”, vagyis szolgáltató általi megszakítás), amelyek kívül esnek az elfogadható teljesítménykereteken. Ez okból egyes léginavigációs szolgáltatók már enyhítő intézkedéseket tettek azáltal, hogy a DLS-üzemet – úgynevezett „fehér listák” használatával – olyan légi járművekre korlátozták, amelyek fel vannak szerelve megfelelő repülőelektronikával, így enyhítve az adatkapcsolat-szolgáltatásban bekövetkező PA-k biztonsági kockázatát.
- (3) A Bizottság felkérésére az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) vizsgálatot ⁽³⁾ végzett, hogy felderítse az ezen technikai problémákat kiváltó okot vagy okokat, valamint ajánlásokat tegyen az azok megoldásához szükséges intézkedésekre. A vizsgálat feltárta, hogy a véletlenszerű PA-k nem egyetlen, megjósolható okra vezethetők vissza, hanem a rádiófrekvencia-környezethez és az adatkapcsolat-szolgáltatási infrastruktúra egyfrekvenciás megvalósításához kapcsolódó tényezők kombinációjára. Megállapították, hogy a véletlenszerű PA-k túlzottan magas aránya csökkenti a hálózat teljesítőképességét, ami potenciális veszélyt jelent a légi közlekedés biztonságára, mert növeli a pilóták és légiirányítók munkaterhét, valamint zavart okoz, ami a helyzetismeret elvesztését vonja maga után.
- (4) Az EASA arra a következtetésre jutott, hogy elfogadható szintű adatkapcsolati teljesítményt csak többfrekvenciás infrastruktúra létrehozásával lehet elérni, amelyet a rádiófrekvenciás interferenciák megelőzésére is optimalizálni kell. Javasolta egy akcióterv kidolgozását és végrehajtását az azonosított műszaki problémák további kivizsgálására és a szükséges műszaki megoldások validálására. Ezekhez az intézkedésekhez viszont időre van szükség, ezért az EASA javasolta a 29/2009/EK rendelet alkalmazási idejének és az abban foglalt határidőknek felülvizsgálatát. Az EASA azt is javasolta, hogy az akcióterv végrehajtását lehetőleg a 409/2013/EU bizottsági végrehajtási rendeletben ⁽⁴⁾ említett üzemeltetési vezető végezze.
- (5) Ezenfelül, kifejezetten a 29/2009/EK rendelet szerinti DLS-üzemnek a légi közlekedés biztonságát érintő vonatkozásairól az EASA 2014. május 23-án kiadta a 2014-14 sz. biztonsági tájékoztató hírlevelet (Safety Information Bulletin), amely javasolja az adatkapcsolatról a hangkapcsolatra való visszatérést gyakori PA-előfordulások esetén.
- (6) Az EASA-ajánlásokkal összhangban a Bizottság utasította a SESAR közös vállalkozást, hogy dolgozzon ki egy munkatervet az azonosított problémák további kivizsgálására és az EASA által ajánlott intézkedések

⁽¹⁾ HLL 96., 2004.3.31., 26. o.

⁽²⁾ A Bizottság 2009. január 16-i 29/2009/EK rendelete az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról (HL L 13., 2009.1.17., 3. o.).

⁽³⁾ Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség „Műszaki problémák a 29/2009/EK rendelet alkalmazása során” c. jelentése, 1.1 verzió, 2014.4.23., a dokumentum hivatkozási száma: 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1

⁽⁴⁾ A Bizottság 2013. május 3-i 409/2013/EU végrehajtási rendelete a közös projektek meghatározásáról, az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv irányítási struktúrájának létrehozásáról, valamint a főterv kivitelezését támogató ösztönzők megállapításáról (HL L 123., 2013.5.4., 1. o.).

végrehajtására. A SESAR közös vállalkozás által bemutatott munkaterv a tanulmányok és – különösen a földi adatkapcsolati infrastruktúra problémáival, illetve a légi műszaki megoldások megtalálásával és validálásával kapcsolatos – enyhítő intézkedések két fázisát tartalmazza. Az előzetes eredmények és enyhítő intézkedések 2016-ra várhatók, a további validálás még két évet vehet igénybe.

- (7) Ezért, különösen a telepített DLS infrastruktúra teljesítményében megfigyelhető hiányok és műszaki nehézségek miatt, amelyek már bizonyos enyhítő intézkedések bevezetését eredményezték, és ezeknek a repülésbiztonságra gyakorolt esetleges negatív hatásai miatt, valamint figyelembe véve, hogy az ezek azonosítását és javítását célzó tanulmányok és intézkedések előreláthatóan 2018 folyamán fejeződnek be, a 29/2009/EK rendelet alkalmazását el kell halasztani.
- (8) Ugyancsak a (7) preambulumbekzdésben említett okok miatt, valamint azért, hogy a 29/2009/EK rendeletben meghatározott követelmények következetesek maradjanak, az említett rendeletben foglalt egyes határidőket is módosítani kell.
- (9) Hogy az előírt validált földi DLS-potenciálra épülő adatkapcsolat-szolgáltatásokat nyújtani és működtetni lehessen, a 29/2009/EK rendelet I. mellékletének A. és B. részében meghatározott légterekhez tartozó földi berendezésekre vonatkozó követelmények alkalmazási időit úgy kell módosítani, hogy biztosítsák a földi infrastruktúra rendelkezésre állását 24 hónappal a légi oldalra vonatkozó követelmények alkalmazási ideje előtt. Az említett melléklet B. részében meghatározott légterekért felelős tagállamok azonban már hosszabb időt kaptak a szükséglet földi DLS infrastruktúra megvalósítására. Ezért a továbbiakban nem indokolt az alkalmazás ideje szempontjából különbséget tenni az említett melléklet A. és B. részében meghatározott légterek között.
- (10) Ezen felül azt az időpontot is ki kell igazítani, amikortól az üzemeltetőknek biztosítaniuk kell, hogy az érintett légi járművek a 29/2009/EK rendelet II. melléklete szerint képesek legyenek működtetni a DLS-t, hogy az megfeleljen az említett rendelet módosított alkalmazási idejének. Továbbá, a DLS működtetésének képességére vonatkozó követelmény szempontjából a továbbiakban nem indokolt különbséget tenni a légi járművek között az egyedi légialkalmassági bizonyítványaik dátuma alapján. Az egyes légijármű-kategóriákra vonatkozó mentességeket e követelmény alól, valamint az új szállítási módra, az állami légi járművekre vonatkozó külön szabályt fenn kell tartani, és a vonatkozó időpontokat ki kell igazítani, hogy ezen szabályok továbbra is érvényesülhessenek a gyakorlatban. Csak az első alkalommal 2014. január 1-je előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott és a vonatkozó Eurocae-dokumentumok egyikében szereplő követelmények alapján tanúsított adatkapcsolati berendezéssel felszerelt légi járművekre vonatkozó mentességekre kell, a módosításukat indokoló világos és meggyőző adatok hiányában – legalábbis egyelőre – fenntartani a jelenlegi időpontokat.
- (11) Az e rendeletben meghatározott intézkedések, különösen a 29/2009/EK rendelet alkalmazási idejének módosítása – feltételezve, hogy a légi közlekedés biztonságával kapcsolatosan esetleg felmerülő problémákat megfelelően kezelik –, nem érintik a léginavigációs díjaknak a 391/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet⁽¹⁾ 16. cikke szerinti modulációjának lehetőségét vagy a légiforgalomáramlás-szervezési (ATFM) résidőknek a 255/2010/EU bizottsági rendelet⁽²⁾ szerinti kiosztását annak figyelembevételével, hogy egyes üzemeltetők már felszerelheték, vagy önkéntes alapon a rendelet módosított alkalmazási ideje előtt fel fogják szerelni légi járműveiket DLS üzemeltetési lehetőséggel, és hogy egyes légiforgalmi szolgáltatók már létrehoztak földi DLS infrastruktúrát.
- (12) A 441/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet⁽³⁾ értelmében a horvát légteret is fel kell venni azon légterek közé, amelyekre a 29/2009/EK rendeletet alkalmazni kell. A 441/2014/EU végrehajtási rendeletet azonban csak 2016. február 5-től kell alkalmazni. Figyelembe véve a 29/2009/EK rendelet jelenlegi módosítását, a 441/2014/EU végrehajtási rendeletet az egyértelműség érdekében hatályon kívül kell helyezni, és az abban a rendeletben foglalt módosításokat be kell építeni e rendeletbe.
- (13) A 29/2009/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (14) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó, az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁴⁾ 5. cikke által létrehozott bizottság véleményével,

(1) A Bizottság 2013. május 3-i 391/2013/EU végrehajtási rendelete a léginavigációs szolgálatok közös díjszámítási rendszerének létrehozásáról (HL L 128., 2013.5.9., 31. o.).

(2) A Bizottság 2010. március 25-i 255/2010/EU rendelete a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 80., 2010.3.26., 10. o.).

(3) A Bizottság 2014. április 30-i 441/2014/EU végrehajtási rendelete az egységes európai égbolt keretében megvalósuló adatkapcsolat-szolgáltatásokra vonatkozó követelmények megállapításáról szóló 29/2009/EK bizottsági rendelet módosításáról (HL L 130., 2014.5.1., 37. o.).

(4) Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 10-i 549/2004/EK rendelete az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról (keretrendelet) (HL L 96., 2004.3.31., 1. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 29/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Ez a rendelet az általános légi forgalomban műszeres repülési szabályok szerint üzemelő valamennyi légi járműre alkalmazandó az I. melléklet A. és B. részében meghatározott FL 285 feletti légtérben.”;

2. A 3. cikk (2), (3), (4) és (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A (3) bekezdésben foglaltak sérelme nélkül, az üzemeltetők biztosítják, hogy az 1. cikk (3) bekezdésében említett repülést végrehajtó légi járművek 2020. február 5-től rendelkezzenek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások működtetéséhez szükséges feltételekkel.

(3) A (2) bekezdés nem alkalmazandó a következőkre:

- a) az első alkalommal 2014. január 1-je előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott és a III. melléklet 10. pontjában meghatározott Eurocae-dokumentumok egyikében szereplő követelmények alapján tanúsított adatkapcsolati berendezéssel felszerelt légi járművekre;
- b) az első alkalommal 2003. december 31. előtt kibocsátott egyedi légialkalmassági bizonyítvánnyal ellátott, és az üzemelésüket az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben 2022. december 31. előtt befejező légi járművekre;
- c) az állami légi járművekre;
- d) az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott légtérben tesztelési, átadási vagy karbantartási célokból repülést végző vagy a III. melléklet 1. pontjában és a 216/2008/EK rendeletben és végrehajtási szabályaiban előírt minimálisan szükséges berendezések alkalmazandó listáján (MEL) meghatározott feltételek mellett ideiglenesen üzemben kívüli adatkapcsolati rendszerelemekkel rendelkező légi járművekre.

(4) Azok a tagállamok, amelyek úgy határoznak, hogy a 2019. január 1. után üzembe helyezett, új állami szállító légi járműveken a nem kifejezetten katonai műveletekkel kapcsolatos követelmények körébe tartozó szabványok alapján megteremtik az adatkapcsolat-felvételének lehetőségét, biztosítják, hogy az említett légi járművek rendelkezzenek a II. mellékletben meghatározott adatkapcsolat-szolgáltatások működtetéséhez szükséges feltételekkel.”;

3. A 15. cikk második bekezdésében a „2013. február 7.” szövegrész helyébe a „2018. február 5.” szöveg lép.

4. Az I. melléklet B. része a „— Warszawa FIR,” sor után a következő sorral egészül ki: „— Zagreb FIR,”.

2. cikk

A 441/2014/EU végrehajtási rendelet hatályát veszti.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2015. február 26-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER